

[Birthe Hansen]

kerhedsmæssige hensyn ved omtalte færgesejlads, såfremt den af DSB foreslåede reduktion imødekommes af Skibstilsynet. Lolland-Falsters Folketidende af 27. januar 1987 refererer en ansat matros, som oplyser, at på den modsatte side af Østersøen, nemlig hos det tyske DB, har man måttet nøjes med at nedskære til 12 matroser pr. færge, da forsikringsselskabet mente, at det var uforsvarligt at sejle med færre end 12 matroser. Man må formode, at det selskab, der forsikrer DSBs færger, kunne have samme holdning.

Svar (10/2 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Før jeg besvarer det egentlige spørgsmål, vil jeg gerne korrigere en iøjnefaldende fejl i spørgsmålet.

Forudsætter vi, at »de seneste år« kan tolkes som 1980'erne, har der været en stigning i passagertallet – dette må vel være det relevante produkt, hvis vi går ind på spørgerens tankegang – på Rødby-Puttgarden-overfarten fra 5 mill. i 1981 til 7 mill. i 1986, dvs. en stigning på 40 pct.

Stigningen skal ses i sammenhæng med en stigning i antal udførte færgeture på ca. 22 pct. over samme periode.

Til spørgsmålet om det sikkerhedsmæssigt forsvarlige i en reduktion af færgebesætningen skal jeg oplyse, at besætningsstørrelsen i passagerskibe i medfør af lov nr. 239 af 6. juni 1985, lov om skibes besætning, § 4, stk. 1, fastsættes af direktøren for Statens Skibstilsyn.

I medfør af lovens § 4, stk. 2 og 3, skal direktøren ved fastsættelsen af besætningens størrelse tage hensyn til skibets type, indretning, udstyr, anvendelse og fartområde, således at besætningens størrelse og sammensætning gør det muligt at dække alle opgaver af betydning for skibets og de ombordværendes sikkerhed, herunder

- 1) opretholdelse af sikker bro- og maskinvagt,
- 2) betjening og vedligeholdelse af redningsmidler,
- 3) betjening og vedligeholdelse af havari-kontrol-, brandsluknings- og kommunikationsudstyr,
- 4) anden vedligeholdelse og rengøring af sikkerhedsmæssig art,

5) forløjningsopgaver og

6) kostforplejnings- og sundhedsforhold.

Ved fastsættelse af besætningen skal der endvidere tages hensyn til vagtordningen om bord, til holddrift, til de enkelte besætningsgruppers faktiske arbejdstid, til gældende hviletidsbestemmelser, til anvendelse af endehandskab samt til behovet for uddannelsesstillinger.

I henhold til Skibstilsynets meddelelse nr. 392 udarbejder DSB begrundet besætningsforslag til direktøren for Statens Skibstilsyn. Inden fremsendelsen har besætningsforslaget været behandlet i det lokale samarbejdsudvalg i det driftsområde, hvor den pågældende færge er stationeret.

Efter fremsendelsen og inden besætningsfastsættelsen hører direktøren de søfarende organisationer.

Det er således ikke DSB, men direktøren for Statens Skibstilsyn, der forvalter den af Folketinget givne bemyndigelse med henblik på, at samtlige sikkerhedshensyn for menneskeliv på søen er tilgodeset ved bemandingsfastsættelsen.

DSB er som statsforetagende selvforsikrende, hvorfor DSB naturligvis ikke mindst af denne grund ønsker alle sikkerhedsmæssige krav opfyldt.

Spm. nr. S 594

Til *ministeren for offentlige arbejder* (29/1 87) af:

Joanna Rønn (S):

»Hvad vil det koste at videreføre Tårnby-motorvejen, og hvornår påregner ministeren at dette arbejde kan sættes i gang?«

Begrundelse

Den kommende lukning af Knippelsbro i forbindelse med reparation vil skabe uhyre trafikale problemer på Amager. De eksisterende broer er i forvejen hårdt belastede. Derfor er der stort behov for, at Avedørebrosen forbindes med Tårnbymotorvejen til luft-havnen, således at der kan ske en reel aflastning af såvel Sjællandsbroen som Langebro i forbindelse med den omfattende trafik til og fra lufthavnen.

Tilslutning til Køgebugtmotorvejen og Avedøre Holme-brosen er nu etableret.